



*„Gemeinsam für mehr Qualität, mehr Kunden,
mehr Erfolg.“*

Bilanz-Pressekonferenz 2016

Deutsche Bahn AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstand Finanzen/Controlling

Berlin, den 16. März 2016

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch von meiner Seite ein **herzliches Willkommen** zu unserer heutigen Bilanz-Presskonferenz.

Aus den Ausführungen von Rüdiger Grube ist bereits deutlich geworden, dass wir mit der **Geschäftsentwicklung 2015 nicht zufrieden** sein können. Wir haben unsere Ziele nicht erreicht, und zwar sowohl bei Produktqualität und Kundenzufriedenheit als auch bei Umsatz und Ergebnis.

Unser **Sorgenkind** in Sachen Qualität und Wirtschaftlichkeit ist die **Eisenbahn in Deutschland**. Im Verhältnis zu Kapitalbindung und Verschuldung sind unsere Ergebnisse und Cashflows hier schlicht nicht ausreichend. Die wirtschaftliche Lage hat sich insbesondere seit 2012 verschärft. Und da in Deutschland mehr als drei Viertel unseres Kapitals gebunden sind, beeinträchtigt diese Situation und Entwicklung zwischenzeitlich auch den gesamten Konzern.

Natürlich ist ein Teil des Ergebnisrückgangs auch auf **Sondereffekte wie Streiks und Unwetter** zurückzuführen. Allein das Jahr 2015 war dadurch in Höhe von rund 370 Mio. Euro belastet. Den Hauptgrund für die negative Entwicklung seit 2012 stellen aber strukturelle Probleme dar, die aus zwei Richtungen kommen. Auf der **Marktseite** spüren wir zunehmenden Wettbewerbsdruck kombiniert mit verringerter Zahlungsbereitschaft unserer Kunden. Und auf der **Kostenseite** haben wir gerade in den letzten Jahren eine hohe Kostendynamik bei wettbewerbskritischen Kosten wie Personal und Energie gesehen. Nüchtern betrachtet entspricht unsere Produktqualität nicht mehr den Erwartungen des Marktes, und unsere Kosten beziehungsweise Kostendynamik korreliert nicht mehr mit der Zahlungsbereitschaft unserer Kunden.

Diese strukturellen Herausforderungen gehen wir mit dem im letzten Jahr vorgestellten **Konzernumbau** und dem **Programm Zukunft Bahn** entschlossen und zielgerichtet an.

Um die **Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland** wiederherzustellen, arbeiten wir in zwei Richtungen. Wir müssen Produktqualität und Kundenzufriedenheit deutlich verbessern, sprich: **kundenorientierter werden**. Und wir müssen zu wettbewerbsfähigen Kosten kommen, sprich: **schneller, schlanker und effizienter werden**. Dabei geht es nicht um ein „Entweder-oder“, sondern um ein „Sowohl-als-auch“. Wenn wir die Eisenbahn in Deutschland wieder zukunftsfähig machen wollen, dann müssen wir beim Kunden erfolgreich sein und wir müssen unsere Kosten im Griff haben. Denn: **Kunden zahlen nicht für Ineffizienzen!**


Und lassen Sie mich auch dies klar sagen: Wir haben den Integrierten Bericht 2015 unter das Motto gestellt: „**Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg!**“ Dabei haben wir die finanziellen Ziele unserer Strategie DB2020 nicht aus den Augen verloren: **Angemessene Verzinsung** und **finanzielle Stabilität** sind eine Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaften. Wir sind allerdings überzeugt, dass eine nachhaltige wirtschaftliche Tragfähigkeit nur gelingen wird, wenn wir Produktqualität und Kundenzufriedenheit in das Zentrum unseres Denkens und Handelns stellen. Genau dafür steht das Programm Zukunft Bahn. **Qualität mag Geld kosten, aber Nichtqualität würde Kunden und damit die Zukunft kosten!**

Nach dieser kleinen Vorbemerkung werde ich nun im Folgenden – wie gehabt – Ihnen zunächst einen **Überblick über die wesentlichen Eckdaten** des Geschäftsjahres 2015 geben, dann einige vertiefende Ausführungen zu einzelnen Eckdaten machen und abschließend zum Ausblick auf das Geschäftsjahr 2016 kommen.

Zunächst zum **Überblick über die wesentlichen Eckdaten**.

Geschäftsjahr 2015 – Überblick 

Schwache Entwicklung im Geschäftsjahr 2015



Ausgewählte Kennzahlen
in Mio. €

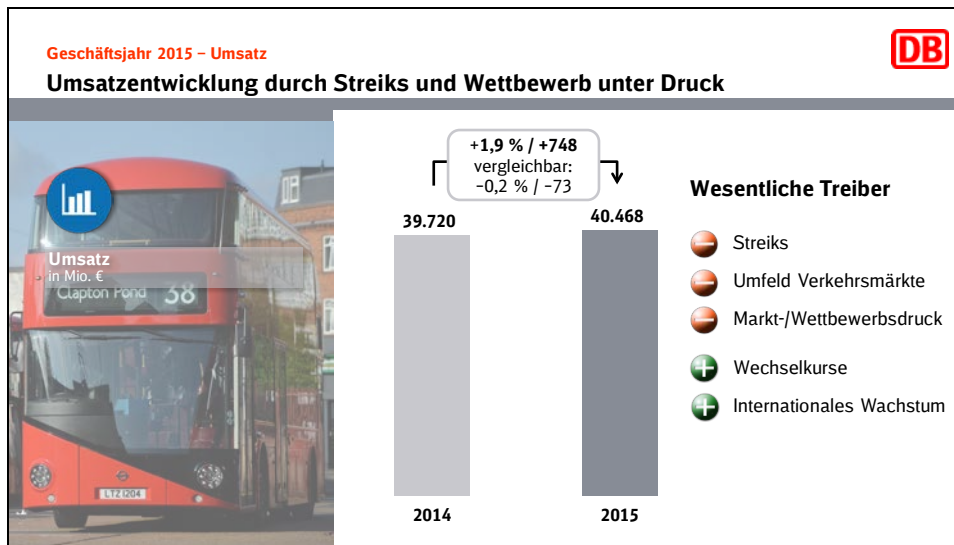
	2015	2014	+/- €	+/- %
Umsatz	40.468	39.720	+748	+1,9
Umsatz vergleichbar	39.621	39.694	-73	-0,2
EBIT bereinigt	1.759	2.109	-350	-16,6
Jahresergebnis	-1.311	988	-2.299	-
daraus Ausschüttung im Folgejahr	850	700	+150	+21,4
Brutto-Investitionen	9.344	9.129	+215	+2,4
Netto-Investitionen	3.866	4.442	-576	-13,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17.491	16.212	+1.279	+7,9
ROCE (in %)	5,3	6,3	-	-

Wie eingangs schon erwähnt, können wir mit der **Entwicklung im Geschäftsjahr 2015** nicht zufrieden sein. Das zeigen schon allein die Vorzeichen in der Tabelle. Dennoch war die **Entwicklung nicht so schlecht, wie der reine Zahlenvergleich zunächst vermuten lässt**. Denn allein streikbedingt fehlen uns im Geschäftsjahr 2015 rund 360 Mio. € im Umsatz und rund 310 Mio. € im Ergebnis.

- Beim **Umsatz** konnten wir im Geschäftsjahr 2015 nominal ein leichtes Wachstum von 1,9 % ausweisen und liegen damit erstmals oberhalb der 40-Mrd.-Euro-Grenze. Auf vergleichbarer Basis, das heißt unter Bereinigung von Konsolidierungskreis- und vor allem Währungskurseffekten, liegt der Umsatz allerdings nur knapp auf Vorjahresniveau. Die Leistungsentwicklung in den meisten Segmenten war schwach. Insbesondere beim deutschen Personenverkehr (DB Fernverkehr und DB Regio), im europäischen Schienengüterverkehr und in der weltweiten Logistik hat sich der Druck von Markt und Wettbewerb weiter verschärft.

- Die Entwicklung des **operativen Ergebnisses (EBIT)** war rückläufig. Ursächlich waren vor allem Streikeffekte und Kostendynamik bei der Eisenbahn in Deutschland. Eine frühzeitige und übergreifende Gegensteuerung hat die negativen Effekte zwar abgemildert, konnte ein Absinken des EBIT auf nunmehr 1,76 Mrd. € aber nicht verhindern. Sehr erfreulich haben sich die beiden internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker entwickelt. Insbesondere bei DB Schenker konnten Ergebnis und Marge deutlich verbessert werden.
- Auch das **Ergebnis nach Steuern** entwickelte sich rückläufig. Ursächlich war vor allem ein hohes außerordentliches Ergebnis von -1,8 Mrd. €, wo bilanzielle Bereinigungen und Vorsorgen im Zusammenhang mit dem Konzernumbau in Höhe von 1,7 Mrd. € verarbeitet wurden. Dadurch war das Jahresergebnis erstmals seit 2003 wieder negativ.
- Unsere **Investitionstätigkeit** bewegt sich weiterhin auf hohem Niveau. Die **Investitionsschwerpunkte** lagen unverändert mit einem Anteil von rund 70 % in der Infrastruktur und mit fast 90 % bei der Eisenbahn in Deutschland. Die Brutto-Investitionen sind aufgrund höherer Investitionen für Bestandsnetzmaßnahmen sowie Neu- und Ausbauprojekten in der Infrastruktur angestiegen. Der Rückgang bei den Netto-Investitionen hängt mit im Vorjahr abgeschlossenen Fahrzeugbeschaffungen bei DB Regio zusammen. Höhere Investitionen waren insbesondere bei DB Fernverkehr und DB Cargo zu verzeichnen.
- Die **Netto-Finanzschulden** sind gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2014 erwartungsgemäß relativ stark um rund 1,3 Mrd. € auf rund 17,5 Mrd. € angestiegen.
- Verbunden mit der rückläufigen operativen Ergebnisentwicklung ist der **Return on Capital Employed (ROCE)** auf nunmehr 5,3 % gesunken und liegt damit deutlich unterhalb unserer Kapitalkosten.

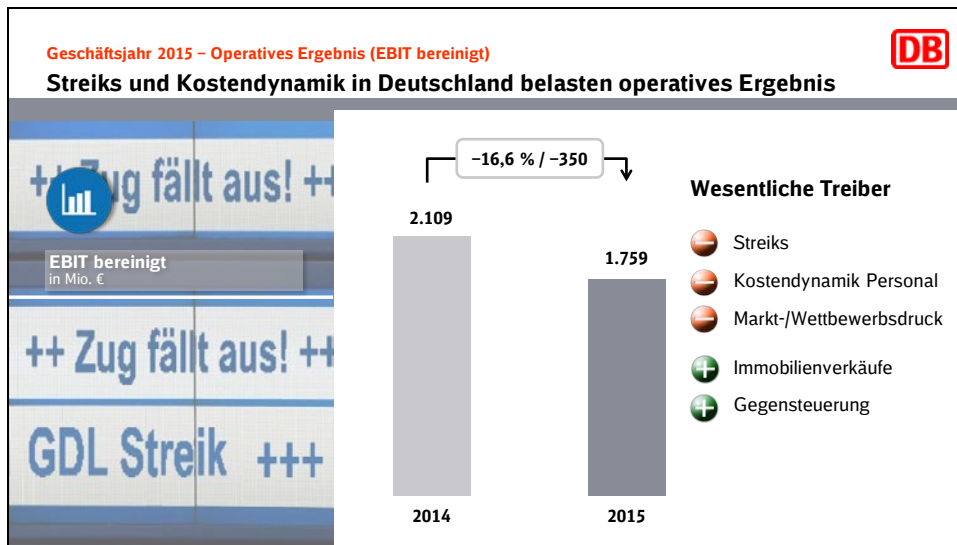
Auf den folgenden Charts schauen wir nun etwas detaillierter auf die Entwicklung einzelner Kennzahlen. Zunächst zur **Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2015**.



Auf der **Umsatzseite** lag der Haupttreiber in den positiven **Währungskurseffekten** in Höhe von rund 770 Mio. €. Davon profitierten insbesondere die beiden internationalen Geschäftsfelder **DB Arriva** und **DB Schenker**. Im internationalen Geschäft waren außerdem **Impulse aus zusätzlichem Wachstum** zu verzeichnen.

In den übrigen Geschäftsfeldern dominierten die negativen Effekte. Impulse aus dem **konjunkturellen Umfeld** waren kaum spürbar. Sowohl im Personenverkehr in Deutschland als auch im Schienengüterverkehr hat sich die **Markt- und Wettbewerbssituation** zusätzlich verschärft. Ein dynamisch wachsender Fernbusmarkt und historisch niedrige Benzinpreise haben sich ebenso bemerkbar gemacht wie die im Vorjahresvergleich nochmals intensivierten **Streiks**.

Wenn wir die **operative Ergebnisentwicklung** betrachten, zeigt sich, dass sich die verhaltene Umsatzentwicklung auch auf die Ergebnissituation ausgewirkt hat.



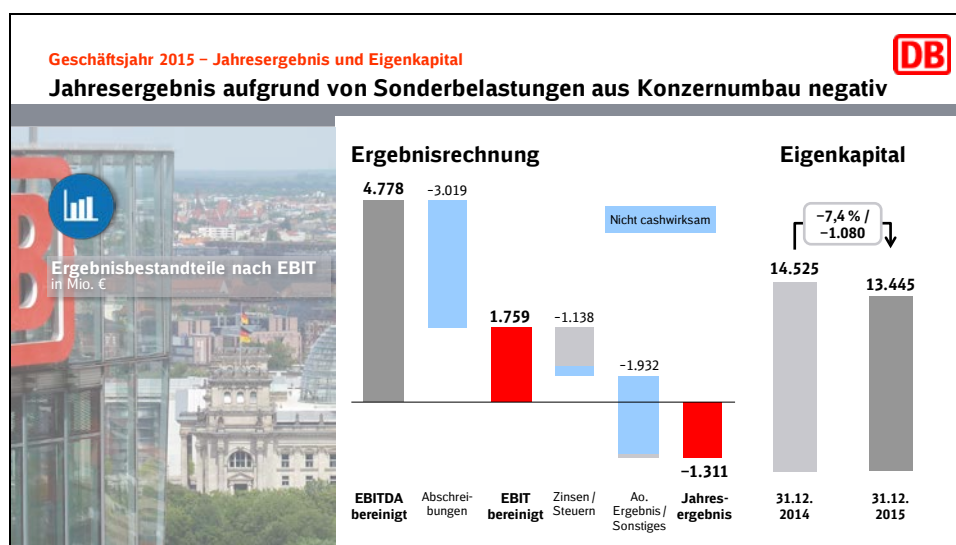
Das operative Ergebnis war auch 2015 durch **Streikeffekte** belastet. Die Belastung betrug gut 310 Mio. €, was gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um weitere rund 150 Mio. € bedeutet.

Die Kostendynamik bei der **Faktorkostenentwicklung in Deutschland** hat sich auch im Geschäftsjahr 2015 fortgesetzt. Mit den im Sommer 2015 erzielten **Tarifabschlüssen** konnte die Kostendynamik der letzten Jahre zwar begrenzt werden. Aufgrund der Nachwirkungen der vorherigen Abschlüsse hatten wir im Vorjahresvergleich aber immer noch einen Kostenanstieg von rund 260 Mio. € beziehungsweise 3,4 % zu verkraften. Auch das **energiepolitische Umfeld** für den Bahnstrom bereitet uns nach wie vor Sorgen. Im Geschäftsjahr 2015 ist die **EEG-Umlage** auf nunmehr 150 Mio. € angestiegen, was gegenüber dem Wert des Jahres 2012 fast eine Vervierfachung bedeutet und gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um nochmals rund 50 Mio. €. Diese zusätzlichen Kosten für den mit Abstand ökologischsten Verkehrsträger bereiten uns auch deshalb Kopfzerbrechen, weil die Dieselpreise in den letzten Jahren nicht gestiegen, sondern gefallen sind und der Verkehrsträger Schiene aufgrund seines hohen Anteils an Elektromobilität (rund 80 % unserer Traktionsenergie beziehen wir aus Bahnstrom) dadurch an Wettbewerbsfähigkeit verloren hat.

Besonders negativ verlief die **operative Ergebnisentwicklung bei DB Cargo**, wo das Ergebnis um 230 Mio. € eingebrochen ist und mit rund -180 Mio. € rote Zahlen geschrieben werden. Die infolge dieser Entwicklung deutlich reduzierten Ergebnis- und Cashflow-Erwartungen für die Jahre 2016 ff. führten dann zu der im Jahresabschluss 2015 vorgenommenen und im außerordentlichen Ergebnis enthaltenen Impairment-Abschreibung in Höhe von 1,3 Mrd. €.

Aus **Gegensteuerungsmaßnahmen sowie operativen Chancen und Einmal-effekten** wie zum Beispiel Immobilienverkäufen ergaben sich im Geschäftsjahr 2015 kompensierende Ergebniseffekte im dreistelligen Millionenbereich. Insgesamt war aber nicht zu verhindern, dass sich das operative Ergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich verschlechtert hat.

Das EBIT stellt aus **operativer Sicht** die wesentliche Steuerungsgröße dar; es korrespondiert mit dem betrieblich eingesetzten Kapital (Capital Employed) und steht damit im Zentrum der wertorientierten Steuerung im DB-Konzern. Die **Entwicklung unterhalb des EBIT** wird auf dem folgenden Schaubild erläutert.



Die Darstellung zeigt die **Grundstruktur unserer Ergebnisrechnung** unterhalb der operativen Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT. Zwischen dem operativen Ergebnis in Höhe von 1,76 Mrd. € und dem Jahresergebnis in Höhe von -1,3 Mrd. € finden sich Aufwandspositionen wie **Zinsen und Steuern** sowie sonstige Ergebnisbestandteile wie **Beteiligungsergebnis** und **außerordentliches Ergebnis**.

Die **operativen Zinsbelastungen** betragen im Geschäftsjahr 2015 rund 760 Mio. €; gegenüber dem Vorjahr ist die Belastung um gut 60 Mio. € zurückgegangen. Der Effekt aus steigenden Finanzschulden wurde durch einen niedrigeren durchschnittlichen Zinssatz überkompensiert. Der durchschnittliche Zinssatz über alle Finanzschulden beträgt derzeit rund 3,0 %.

Die **Steuerbelastungen** belaufen sich auf insgesamt rund 380 Mio. €. Nur rund 140 Mio. € davon sind originäre Steueraufwendungen, die zu Cash-Abflüssen führen. Aufgrund der steuerlichen Verlustvorträge in Deutschland betreffen diese Steueraufwendungen überwiegend die beiden ausländischen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva.

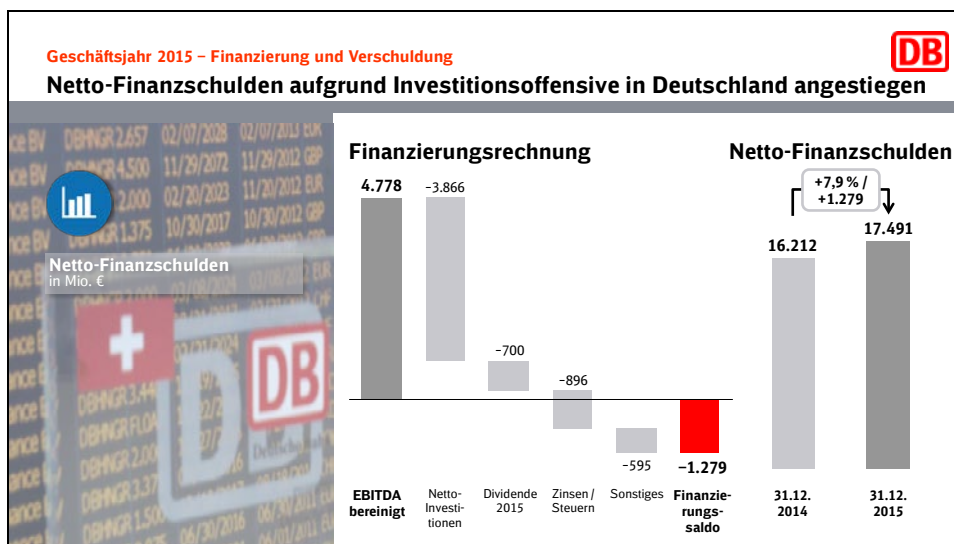
Die **übrigen Ergebnisbestandteile** betragen rund -1,9 Mrd. € und werden vor allem durch das **negative außerordentliche Ergebnis** in Höhe von -1,8 Mrd. € beeinflusst. Hiervon entfallen rund -1,7 Mrd. € auf **Sonderbelastungen im Zusammenhang mit dem Konzernumbau**. Den Großteil davon machen mit -1,3 Mrd. € nicht cashwirksame Impairment-Abschreibungen bei DB Cargo aus. Die verbleibenden

-0,4 Mrd. € resultieren aus der bilanziellen Vorsorge für beschlossene Restrukturierungsmaßnahmen sowohl bei der Eisenbahn in Deutschland als auch bei DB Schenker sowie den Auslandsaktivitäten von DB Cargo. Aus finanzwirtschaftlicher Perspektive lässt sich festhalten, dass das hohe außerordentliche Ergebnis im Geschäftsjahr 2015 nicht cashwirksam geworden ist. In den Folgejahren ist mit Cash-Belastungen zu rechnen, soweit die gebildeten Rückstellungen tatsächlich verbraucht werden.

Das Jahresergebnis ist grundsätzlich die **Basis für die jährliche Ausschüttung**. Der diesjährige Gewinnverwendungsvorschlag sieht eine Ausschüttung in Höhe von 850 Mio. € vor. Aufgrund der Ergebnissituation wird die Dividende aus vorhandenen Gewinnviträgen entnommen. Dabei ist zu beachten, dass wir seit 2015 das **Finanzregime der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II** haben, wonach die komplette Dividende – teilweise zeitversetzt – wieder zurückfließt in den DB-Konzern und dort der **Mitfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen** dient.

Das negative Jahresergebnis ist natürlich auch der Haupttreiber für den **Rückgang unseres Eigenkapitals** um rund 1,1 Mrd. € auf 13,4 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote ist in der Folge auf 24 % gesunken.

Ergebnisrechnung und Veränderung des Eigenkapitals zeigen die erfolgswirtschaftliche Dimension unserer Geschäftstätigkeit. Die finanzwirtschaftliche Seite wird durch die nachfolgend dargestellte (vereinfachte) **Finanzierungsrechnung** und die **Veränderung der Netto-Finanzschulden** näher beleuchtet.



Die **Netto-Finanzschulden** sind per 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Vorjahresende spürbar um rund 1,3 Mrd. € auf 17,5 Mrd. € angestiegen. Die Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 deckt sich dabei mit unseren Erwartungen, so wie wir sie im Rahmen unseres Ausblicks kommuniziert hatten.

Der Anstieg resultierte aus unseren **anhaltend hohen Netto-Investitionen** für die Eisenbahn in Deutschland verbunden mit der nochmals gestiegenen Dividendenzahlung im Rahmen der LuFV II. Die Netto-Investitionen lagen auch im Geschäftsjahr 2015 wieder sehr deutlich, nämlich um über 0,8 Mrd. €, oberhalb der Abschreibungen. Dieser Trend wird sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Wir haben damit erneut und in erheblichem Umfang in die **Weiterentwicklung unseres Geschäfts** investiert. Da die Dividendenzahlung über die mit dem Bund vereinbarten **Finanzierungskreisläufe** zeitversetzt wieder als Investitionszuschuss zurück an die Infrastruktur fließt, lässt sich festhalten, dass wir fast das gesamte operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen wieder in unser Geschäft investiert haben.

Das heißt aber auch, dass die zusätzlichen Mittelabflüsse im Geschäftsjahr 2015 für Zinsen, Steuern und Working Capital nicht mehr aus dem operativen Cashflow finanziert werden konnten und deshalb zu einem **negativen Finanzierungssaldo** beziehungsweise zu einer Erhöhung der Netto-Finanzschulden geführt haben.


Die Entwicklung unserer **Netto-Finanzschulden** werden wir weiter fest im Auge behalten, denn die **finanzielle Stabilität** des DB-Konzerns und der jederzeitige

Zugang zum Kapitalmarkt zu attraktiven Konditionen sind eine essenzielle Voraussetzung für das Betreiben kapitalintensiver Geschäftsmodelle. Wie in der Vergangenheit werden wir dabei eine **vernünftige Balance** finden zwischen unseren Investitionen in die Zukunft und der Bewahrung finanzieller Stabilität in der Gegenwart. Die Deutsche Bahn **bleibt eine stabile, verlässliche und glaubwürdige Adresse** für ihre Investoren.

Lassen Sie mich nun abschließend zu unserem **Ausblick für das laufende Geschäftsjahr** kommen:

Geschäftsjahr 2016 – Ausblick 

Umsatz- und Ergebniserwartung 2016 leicht positiv



	2015	2016 (Prognose)
Umsatz bereinigt	40,5	>41,5
EBIT bereinigt	1,8	>1,8
Jahresergebnis	-1,3	>0,5
Brutto-Investitionen	9,3	-9,9
Netto-Investitionen	3,9	-3,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17,5	>19,0
Anleiheemissionen	2,5	≤3,0

Unsere **Erwartungen für das Geschäftsjahr 2016** sind insgesamt leicht positiv.

- Der **Umsatz** wird voraussichtlich oberhalb von 41,5 Mrd. € liegen. Wachstumsimpulse sehen wir wie bereits 2015 vor allem bei DB Arriva und DB Schenker, wobei sich die Umsatzentwicklung voraussichtlich durch negative Wechselkurseffekte etwas abschwächen wird. Bei den übrigen Geschäftsfeldern gehen wir davon aus, dass der Markt- und Wettbewerbsdruck weiter anhält und die Leistungs- und Umsatzentwicklung eher dämpfen wird.
- Die **operative Ergebnisentwicklung (EBIT)** sollte für den DB-Konzern wieder leicht nach oben zeigen. Dafür sorgen die umsatzbedingten Wachstumsimpulse und der erwartete Wegfall von Sonderbelastungen wie Streiks und Unwetter. Dämpfend werden sich die Faktorkostenentwicklung in Deutschland sowie zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung von Qualität und Pünktlichkeit auswirken.

- Beim **Jahresergebnis** erwarten wir wieder schwarze Zahlen und eine deutliche Verbesserung gegenüber der Sondersituation des Jahres 2015. Wir gehen davon aus, dass sich das Jahresergebnis oberhalb 0,5 Mrd. € einpendeln wird. Aus Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Konzernumbau, deren bilanzieller Härtegrad sich erst im Laufe des Geschäftsjahres 2016 konkretisieren wird, erwarten wir weitere Sonderbelastungen im außerordentlichen Ergebnis. Insgesamt gehen wir davon aus, dass der gesamte Konzernumbau bilanzielle Belastungen in der bereits im Dezember 2015 avisierten Größenordnung von 2 Mrd. € nicht überschreiten wird.
- Bei den **Brutto-Investitionen** sehen wir einen weiteren leichten Anstieg infolge des Investitionshochlaufs im Bestandsnetz, den wir im Rahmen der LuFV II mit dem Bund vereinbart haben. Bei den **Netto-Investitionen** erwarten wir einen leichten Rückgang auf rund 3,5 Mrd. €.
- Die **Netto-Finanzschulden** sollten weiter spürbar ansteigen. Der operative Cashflow wird unter Berücksichtigung der diesjährigen Dividende von 850 Mio. € nicht ausreichen, um die Netto-Investitionen aus eigener Kraft zu finanzieren, sodass wir insgesamt mit einem Anstieg der Netto-Finanzschulden auf 19 Mrd. € und mehr rechnen. Unter Berücksichtigung der fälligen Anleihen und unseres aktuellen Liquiditätspolsters rechnen wir mit der **Begebung von Anleihen** in einer Größenordnung von bis zu 3 Mrd. €. Eine Anleihe von 500 Mio. € haben wir bereits im Februar begeben. Weitere Anleihen werden voraussichtlich noch vor der Sommerpause folgen.

So viel zu unserem finanziellen Ausblick auf das Geschäftsjahr 2016.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen – wie Rüdiger Grube und meine anderen Vorstandskollegen hier auf dem Podium – gern für Fragen zur Verfügung.

Anhang

Geschäftsjahr 2015 – Überblick

Konjunktur und Marktumfeld 2015

Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weltwirtschaft wächst auf geringem Niveau des Vorjahres (+2,5 %) ▪ Welthandel wächst schwächer als im Vorjahr (+1,0 %) ▪ Erholung des Euro-Raums aufgrund gestiegener Binnennachfrage und Exporte ▪ Verfall der Rohstoff- und Ölpreise, unter anderem bedingt durch Überangebote
Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutscher Personenverkehrsmarkt mit positiver Entwicklung (+1,3 %) ▪ Deutscher Schienenpersonenverkehr (SPV) auf Vorjahresniveau ▪ Negative Effekte durch Streiks der GDL und niedrigere Kraftstoffpreise ▪ Kräftiges Wachstum im Buslinienfernverkehr (+30 %) ▪ Herausforderndes Umfeld für DB Arriva (u.a. staatliche Sparprogramme)
Güterverkehr und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Positive Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (+1,4 %) ▪ Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt annähernd auf Vorjahresniveau ▪ Anhaltend positive Entwicklung in der Logistik: Leistungszuwachs im europäischen Landverkehr und in der Luft- und Seefracht – positive Entwicklung in der globalen Kontraktlogistik setzt sich fort
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trassennachfrage infolge höherer Nachfrage im Güter- und Nahverkehr positiv ▪ Konzernexterne Trassennachfrage wächst weiter, Anteil steigt auf 27,5 % – konzerninterne Nachfrage unter anderem infolge von GDL-Streiks rückläufig ▪ Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter angestiegen

Deutsche Bahn AG 1

Geschäftsjahr 2015 – Umsatzentwicklung

Vergleichbare Umsatzentwicklung auf Geschäftsfeldebene differenziert

Gesamtumsatz in Mio. €	2015 effektiv	Bereinigungen		2015 vgl.	2014 vgl.	+/- €	+/- %
		Kons.-Kreis ¹⁾	FX ²⁾				
DB Fernverkehr	3.951	-	-1	3.950	4.034	-84	-2,1
DB Regio	8.670	-	-	8.670	8.831	-161	-1,8
DB Arriva	4.843	-21	-290	4.532	4.469	+63	+1,4
DB Cargo	4.767	-	-49	4.718	4.863	-145	-3,0
DB Schenker	15.451	-58	-428	14.965	14.939	+26	+0,2
DB Dienstleistungen	3.192	-	-	3.192	3.172	+20	+0,6
DB Netze Fahrweg	5.110	-	-	5.110	4.951	+159	+3,2
DB Netze Personenbahnhöfe	1.199	-	-	1.199	1.172	+27	+2,3
DB Netze Energie	2.812	-	-	2.812	2.797	+15	+0,5
Sonstige/Konsolidierung	-9.527	-	-	-9.527	-9.534	+7	-0,1
DB-Konzern	40.468	-79	-768	39.621	39.694	-73	-0,2

¹⁾ Konsolidierungskreisveränderungen.
²⁾ Währungskursänderungen.

Deutsche Bahn AG 2

Geschäftsjahr 2015 – **Ergebnisentwicklung**

Insgesamt schwache EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

in Mio. €	EBIT bereinigt			OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN			AO- ERGEBNIS
	2015	2014	+/- €	2015	2014	+/- €	2015
DB Fernverkehr	164	212	-48	162	212	-50	-35
DB Regio	669	843	-174	617	794	-177	-
DB Arriva	270	265	+5	233	230	+3	-17
DB Cargo	-183	46	-229	-254	-41	-213	-1.363
DB Schenker	395	332	+63	353	289	+64	-196
DB Dienstleistungen	70	82	-12	60	71	-11	-4
DB Netze Fahrweg	578	562	+16	306	207	+99	-197
DB Netze Personenbahnhöfe	254	240	+14	215	195	+20	-2
DB Netze Energie	66	55	+11	48	40	+8	-
Sonstige/Konsolidierung	-524	-528	+4	-740	-712	-28	-
DB-Konzern	1.759	2.109	-350	1.000	1.285	-285	-1.814

Deutsche Bahn AG

3

Geschäftsjahr 2015 – **Außerordentliches Ergebnis**

Sonderbelastungen aus Konzernumbau

Sonderbelastungen aus Konzernumbau (-1,7 Mrd. €)

Impairment DB Cargo
-1,3 Mrd. €



Kein Cash-Effekt

Restrukturierung (-0,4 Mrd. €)



Eisenbahn in
Deutschland



DB Cargo
(Ausland)



DB Schenker
(Ausland)

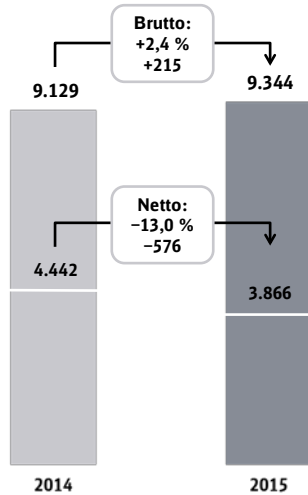
Cash-Effekte im Falle späterer Inanspruchnahme

Deutsche Bahn AG

4

Investitionsoffensive in Deutschland auch 2015 fortgesetzt

Investitionen in Mio. €



Wesentliche Treiber

- Höhere Infrastrukturinvestitionen
- Anstieg aufgrund Zugang IC2 und ICE3
- Anstieg der Investitionen bei DB Cargo
- Rückgang der Investitionen bei DB Regio nach Peak im Vorjahr

Investitionen gestiegen infolge LuFV II, Fahrzeuginvestitionen mit Peak 2014

Investitionen in Mio. €

	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	2015	2014	+/- €	+/- %	2015	2014	+/- €	+/- %
DB Fernverkehr	673	235	+438	-	670	235	+435	-
DB Regio	881	1.927	-1.046	-54,3	866	1.914	-1.048	-54,8
DB Arriva	276	296	-20	-6,8	276	293	-17	-5,8
DB Cargo	451	195	+256	+131	445	195	+250	+128
DB Schenker	238	240	-2	-0,8	238	240	-2	-0,8
DB Dienstleistungen	276	262	+14	+5,3	276	262	+14	+5,3
DB Netze Fahrweg	5.837	5.261	+576	+10,9	928	1.113	-185	-16,6
DB Netze Personenbahnhöfe	533	559	-26	-4,7	88	129	-41	-31,8
DB Netze Energie	167	169	-2	-1,2	68	76	-8	-10,5
Sonstige/Konsolidierung	12	-15	+27	-	11	-15	+26	-
DB-Konzern	9.344	9.129	+215	+2,4	3.866	4.442	-576	-13,0

Geschäftsjahr 2015 – Kennzahlen Eisenbahn in Deutschland

EID: hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag

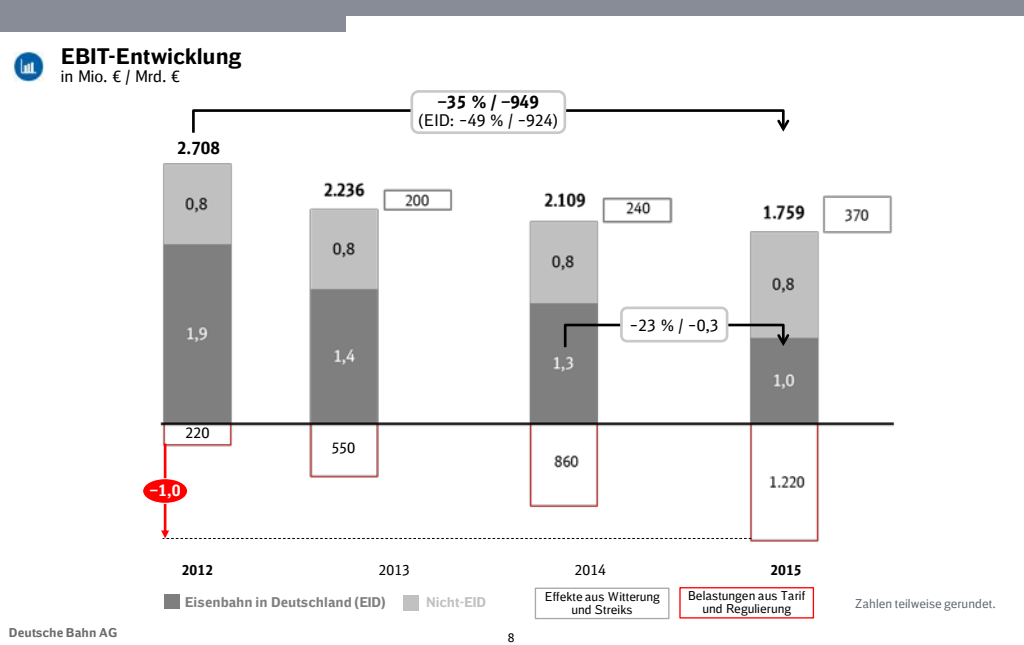
Finanzkennzahlen 2015 in Mio. €	DB-Konzern	Anteil an DB-Konzern		Anteil an DB-Konzern		DB Netz AG	Anteil an EIU
		EID ¹⁾	in %	EIU ²⁾	in %		
Umsatz	40.468	17.788	44,0	8.860	21,9	4.867	-
EBITDA bereinigt	4.778	3.279	68,6	1.982	41,5	1.465	73,9
Abschreibungen	-3.019	-2.327	77,1	-1.118	37,0	-913	81,7
EBIT bereinigt	1.759	952	54,1	864	49,1	552	63,9
Operativer Zinssaldo	-759	-624	82,2	-328	43,2	-272	82,9
Operatives Ergebnis nach Zinsen	1.000	329	32,9	536	53,6	280	52,2
Sonstige Ergebnisbestandteile	-1.932	-985	51,0	-199	10,3	-170	85,4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-932	-656	70,4	337	-	110	32,6
Steuern	-379	-271	71,5	-	-	-	-
Ergebnis nach Steuern / Jahresergebnis	-1.311	-927	70,7	337	-	110	32,6
Gewinnabführung ³⁾	-	-	-	-335	-	-81	24,2
Brutto-Investitionen	9.344	8.221	88,0	6.516	69,7	5.817	89,3
Investitionszuschüsse	5.478	5.464	99,7	5.453	99,5	4.909	90,0
Netto-Investitionen	3.866	2.757	50,3	1.063	27,5	908	85,4
Anlagevermögen (immat./Sachanlageverm.)	42.821	38.999	91,1	25.050	58,5	20.775	82,9
Capital Employed	33.459	25.809	77,1	21.854	65,3	18.107	82,9
Eigenkapital	13.445	13.068	97,2	9.424	70,1	7.366	78,2
Netto-Finanzschulden	17.491	14.846	84,9	12.284	70,2	10.731	87,4
Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.699	16.570	76,4	12.543	57,8	10.744	85,7
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,3	3,7	-	4,0	-	3,0	-
Operativer Cashflow	4.019	2.655	66,1	1.653	40,9	1.194	72,2
Gearing in %	130	114	-	130	-	146	-
Tilgungsdeckung in %	18,5	16,0	-	13,2	-	11,1	-
Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)	3,7	4,5	-	6,2	-	7,3	-

Etwaige Abweichungen zu den Einzelwerten sind rundungsbedingt.
¹⁾ Eisenbahn in Deutschland.
²⁾ Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
³⁾ Vor Abzug von Steuern (wegen steuerlicher Organschaft mit der DB AG) sowie ohne Leistungsverrechnung für Konzernleitungsfunktionen. Basierend auf dem HGB-Abschluss.

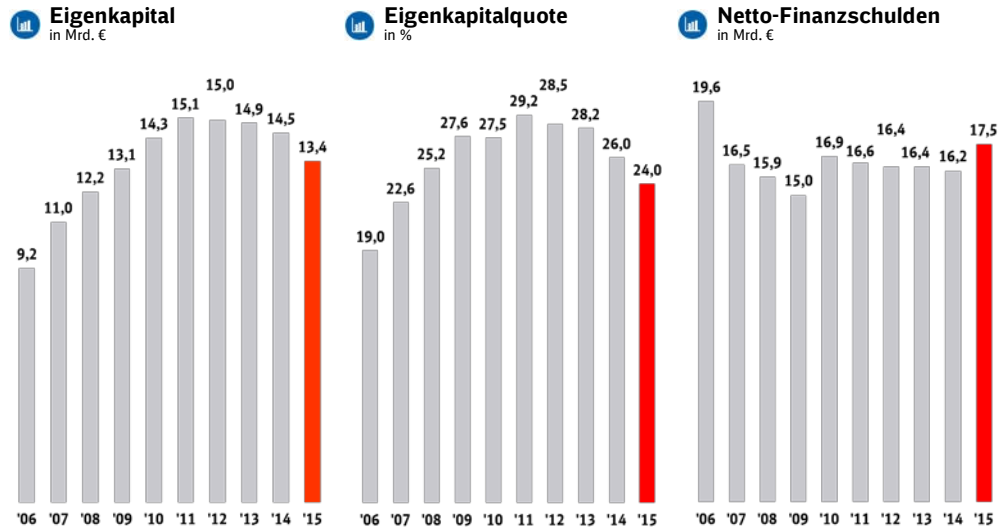
Deutsche Bahn AG 7

Track Record – Ergebnisentwicklung

Operative Ergebnisentwicklung seit 2012



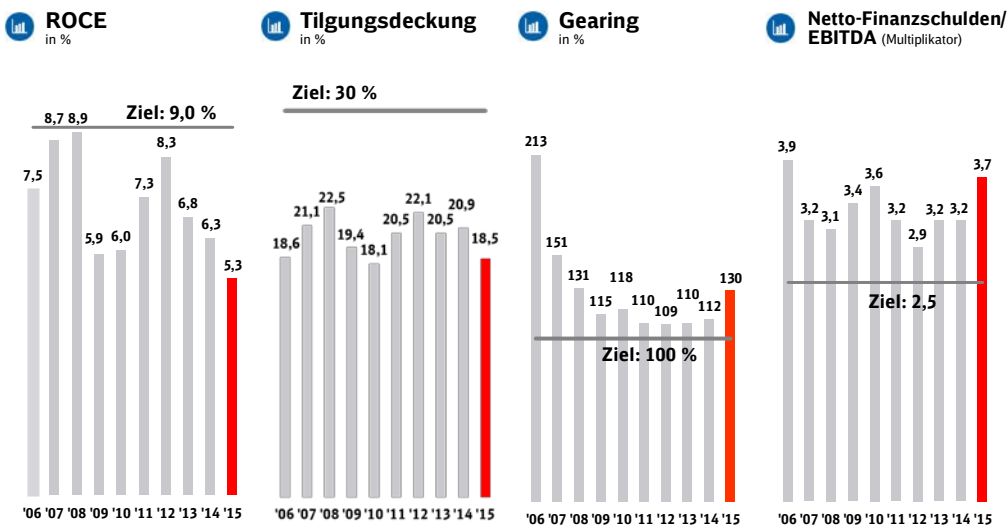
Entwicklung Eigenkapital und Netto-Finanzschulden




Deutsche Bahn AG

9

Entwicklung Wertmanagementkennzahlen



10

Bildnachweis		
Anhang	Titelbild	Max Lautenschläger
	Seite 4	Volker Emersleben
	Seite 6	Oliver Lang
	Seite 7	DB AG
	Seite 9	Volker Emersleben
	Seite 11	Hartwig Schneidereit
	Seite 13	Joujou/pixelio, www.pixelio.de
	Seite 16	Claus Weber, Jürgen Hörstel, Ludovic Battestini, Michael Neuhaus

Disclaimer

Diese Präsentation enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Annahmen und Prognosen des Managements des Deutsche Bahn Konzerns beruhen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“ oder „bestreben“. Diese Aussagen können daher nur Gültigkeit für den Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung beanspruchen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Performance des Deutsche Bahn Konzerns wesentlich von den hier gegebenen Prognosen abweichen. Die Deutsche Bahn AG und die DB Mobility Logistics AG übernehmen keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Kontakt:
Deutsche Bahn AG

Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-61030
Fax +49 (0)30 297-61919
E-Mail presse@deutschebahn.com

Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-64031
Fax +49 (0)30 297-64036
E-Mail ir@deutschebahn.com